

DE OOSTENDSE CREOSOTEERWERF

door Raymond VANCRAEYNEST

1. Het ontstaan van de creosoteerwerf

Toen de trein op 28 augustus 1838 voor de eerste maal te Oostende toekam, vanuit Mechelen over Gent en Brugge, lag het eindstation buiten de toenmalige vestingen op het grondgebied van de gemeente Stene. Dat gebouwtje stond op ongeveer 250 m afstand van de Conterdamsluis, ter hoogte van het huidig tunneltje onder de spoorweg naar Oostende Kaai, zoals we die nu kennen.

De spoorweg verder leggen doorheen de vestingen tot in het hart van de toenmalige nieuwe stad - het Hazegras - was uit militair oogpunt niet zo vanzelfsprekend. Enkele tijd later werd dat toch toegestaan. In 1844 kwam een station tot stand ten zuiden van het tweede handelsdok (nu Mercatordok). Zo kwamen de spoorwegterreinen vrij bij de Conterdam, terreinen die nu bezet zijn door de spoorweginstallaties, de Conterdamkaai, het H. Hartziekenhuis, het gewezen V.G.O. voetbalplein en het terrein noordwestwaarts ervan.

Het is nu juist op al die terreinen dat de eerste creosoteerwerf van Oostende is ontstaan. Die werf had niets te zien met palen -want de telefont was nog geen gemeengoed - maar alles met dwarsliggers ("biels") voor de spoorwegen. Wanneer precies de werf daar gesticht werd heb ik nog niet kunnen vinden. Het is vrijwel zeker dat de Engelse firma Burt, Boulton & Haywood daar met het creosoteren van dwarsliggers is begonnen (1).

De eerste Belgische spoorwegen werden aangelegd door de Staat. De Engelse kapitalisten, die in Engeland toen al de ervaring hadden opgedaan dat er geld te verdienen was met de uitbating van spoorwegen, vroegen en verkregen ook de concessies van verscheidene lijnen in België.

In 1845 begon in België de periode van de concessies, meer in het bijzonder van de Engelse concessieperiode, die duurde tot 1852. Dan volgde de Belgische concessieperiode die liep tot 1870 (2). Vanaf dat jaar begon de Belgische Staat geleidelijk aan al de vergunde lijnen op te kopen zodat er in 1914 nog slechts 275 km lijnen in privé handen waren tegenover 4.786 km uitgebaat door de Staat (3).

Het zou mij dan ook niet verwonderen dat het ontstaan van de creosoteerwerf te situeren is in de Engelse concessieperiode 1845-1852. Wellicht rond 1870 is de werf overgegaan in handen van de Belgische Staat. De staat echter gaf het creosoteren van dwarsliggers uit bij openbare aanbesteding aan privé firma's (4).

2. De eerste creosoteerwerf

De eikenhouten dwarsliggers werden te Oostende aangevoerd met zeeschepen. Deze legden in de regel aan aan meerstoelen in de put, die toen bestond in de voorhaven, vòòr de toenmalige militaire sluis. De lading werd daar gedeeltelijk overgeladen in lichters tot de diepgang voldoende klein was om de schepen toe te laten langs de toegangssluis van de oude handelsdokken, deze laatste binnen te varen. In de oude handelsdokken kon de overslag in lichters verder plaats grijpen, maar de zeeschepen konden ook van uit het eerste handelsdok het afleidingskanaal van de Brugse vaart opvaren tot aan de creosoteerwerf, die westwaarts van dat afleidingskanaal was gelegen, om daar verder hun lading te lossen. Er was toen immers nog geen spraak van de vaste de Smet de Naeyerbruggen.

Het afleidingskanaal werd gegraven in 1820-1821 onder koning Willem I van de Nederlanden. Het verschaftte o.m. een bijkomende mogelijkheid om de zeeschepen toe te laten naar Brugge op te varen als de gewone weg langs de grote navigatiesluis van Slijkens om een of andere reden niet kon gebruikt worden. De plaats van dat afleidingskanaal, dat later in twee fasen westwaarts werd verlegd, werd rond de eeuwwisseling volledig ingenomen door de spoorweginstallaties van Oostende Kaai (zie verder).

De inlichtingen over de hoeveelheid ingevoerde dwarsliggers in die beginperiode zijn bijzonder schaars. Bovendien werd er niet altijd onderscheid gemaakt tussen dwarsliggers en ander hout, al of niet gezaagd, voor de bouwnijverheid. Een andere moeilijkheid is de eenheid waarin de ingevoerde hoeveelheden hout uitgedrukt werden. Soms was het kubieke meter, soms ton (Moorsomton of ton van 1.000 kg ??), soms "loads" (5), een ander maal was het de waarde in frank. Omzetten -van de ene eenheid in de andere is niet zo eenvoudig; iedere houtsoort heeft een ander soortelijk gewicht en heeft ook een andere waarde, die bovendien verandert volgens vraag en aanbod.

Een cijfer dat misschien karakteristiek is voor het begin van de afkoop van de concessie door de Belgische Staat is de invoer in 1872 van 12.263 kubieke meter dwarsliggers uit Pruisen (6). Dat is ongeveer 11.000 ton-gewicht, een niet onaardig cijfer. Dat het creosoteren van dwarsliggers van toen af in stijgende lijn ging, komt tot uiting in de plannen voor de havenuitbreiding, die in de jaren zeventig van de vorige eeuw het licht zagen. Hoofdingenieur Alexis SYMON (7) van Bruggen en Wegen maakte op 30 december 1874 een globaal plan bekend, dat werd opgemaakt op vraag van de minister van Openbare Werken August BEERNAERT. Het moest een totaalplan worden om een oplossing te geven aan de havenproblemen die zich toen te Oostende stelden. Zonder in detail op het plan SYMON in te gaan, wil ik hier alleen wijzen op hetgeen daarin voorzien was voor de creosoteerwerf.

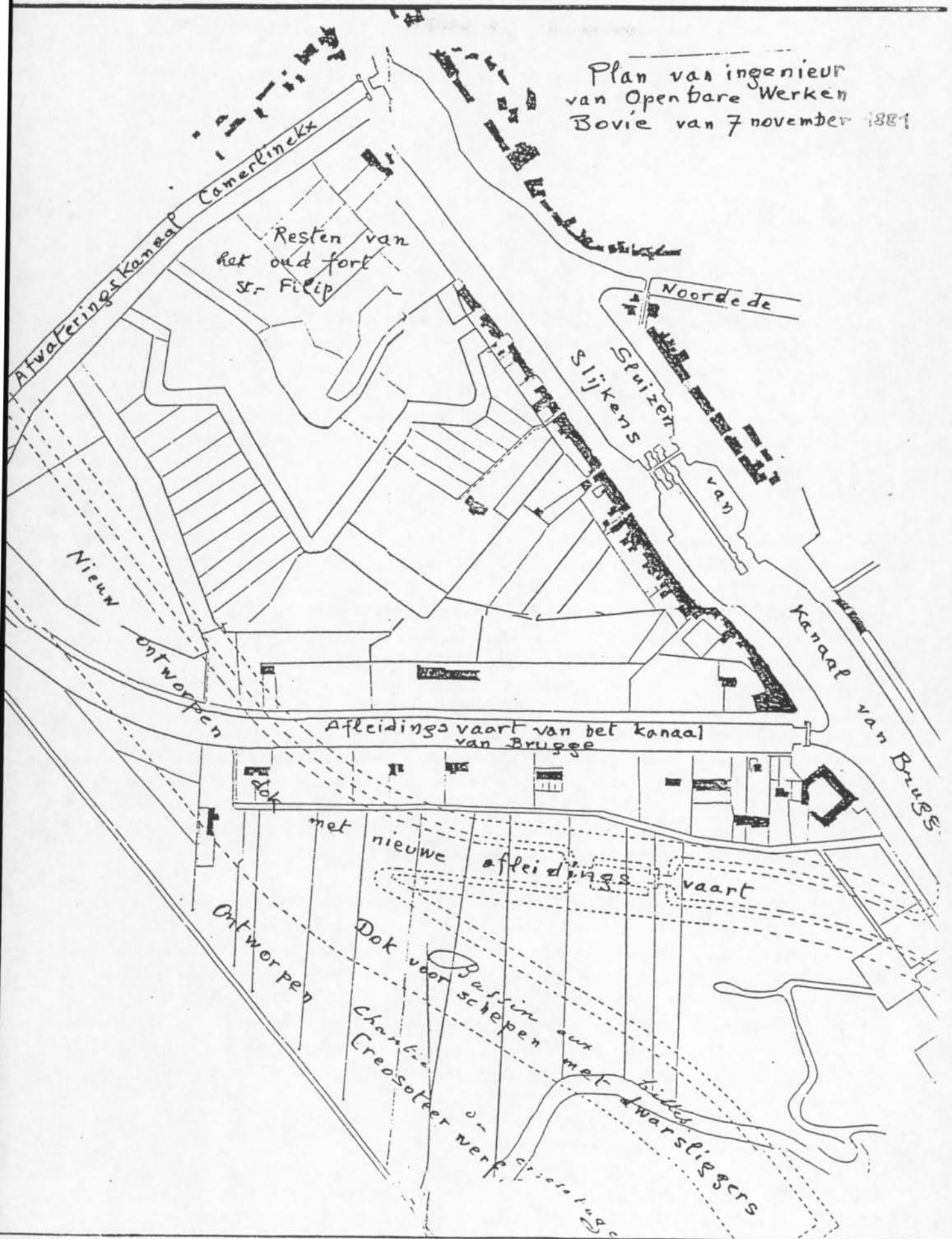
3. Plan voor een nieuw dok

Achterin de voorhaven zou een nieuwe sluis komen, die toegang zou geven tot een aangepaste en verbrede afleidingsvaart. De Conterdamsluis en de Kapellebrug te Slijkens (die benaming wijst op het bestaan van een kapel, die destijds aan het begin van de Oudenburgse steenweg, gebouwd werd door de maatschappij van de houtzaagmolens) zouden afgeschaft worden en vervangen door een sluis, gebouwd op een nieuw tracé van de afleidingsvaart, die met een zachte bocht zou aansluiten op het kanaal naar Brugge. In de huidige haveninstallaties moet die nieuwe afleidingsvaart met zachte bocht gezien worden als lopend doorheen de werkhuizen van de NMBS en uitmonden in het kanaal naar Brugge waar de terreinen van de fabriek Polyost (of Ostend Stores) gelegen zijn (8).

Het is op dat nieuw ontworpen afleidingskanaal dat in 1881, ten behoeve van ingenieur SARTON van de Belgische spoorwegen, door hoofdingenieur BOVIE van Bruggen en Wegen een insteekdok werd voorzien, speciaal voor de schepen met dwarsliggers, met langs beide oevers uitgestrekte terreinen voor de werf, op heden te situeren tussen de spoorweg en de vaart naar Brugge (zie figuur). Dat plan wilde een antwoord geven op de vraag naar terreinen die ontstaan was door de grote toename van de invoer sinds 1878 (9).

De invoercijfers in de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw die ik heb teruggevonden zijn de volgende (10)

Plan van ingenieur
van Openbare Werken
Bovie van 7 november 1881



jaar	dwarsliggers in kub. m	jaar	dwarsliggers in kub. m
1884	19260	1890	21550
1885	15950	1891	12907
1886	4705	1892	5939
1887	10589	1893	9728
1888	14941	1894	14732
1889	15375		

4. Eerste belangrijke havenwerken

In de jaren 1888-1889 werden in de haven van Oostende wel enige belangrijke werken uitgevoerd, waarvan er enkele al voorzien waren in het plan SYMON. De havengeul werd verbreed door de verplaatsing van het westerstaketsel, de kalfaterbank voor vissersvaartuigen werd verplaatst binnen een afgebakend deel van de spuikom Leopold, een derde aanlegpost voor de pakketboten in het verlengde van de twee bestaande aanlegposten, die volledig herbouwd werden, werd tot stand gebracht. De afleidingsvaart werd vanaf de stuwbrug aan het eerste handelsdok over een lengte van 400 meter ca. 50 meter westwaarts verschoven. Die laatste werken brachten de afbraak van de brug van de Brugse Poort mee (gelegen ter hoogte van de Oesterbankstraat) en het herbouwen van die brug over de verplaatste vaart. De scheepvaart op de afleidingsvaart zou onderbroken worden tussen 1 april en 15 augustus 1888 (11).

De stuwbrug aan het eerste handelsdok was echter dezelfde gebleven zodat het Duitse ss "Concha", komende van Dantzig (Duits : Danzig; Pools : Gdansk) met dwarsliggers in februari 1889, nog steeds verplicht was een deel van zijn lading te lossen vooraleer naar het nieuw deel van de afleidingsvaart op te stomen (12). De voorziene verdere verplaatsing van de afleidingsvaart in de richting van de Conterdamsluis zou later de terreinen van de werf sterk doen inkrimpen.

Ondertussen rijpten de plannen om Oostende te voorzien van nieuwe haveninstellingen. In de eerste ontwerpen van 1891 bleek zelfs geen plaats aangeduid te zijn waarheen de creosoteerwerf zou moeten overgebracht worden. De Handelskamer merkte op dat de invoer van dwarsliggers een belangrijk bestanddeel was van de havenbewegingen en dat de werf aan een aantal arbeiders werk verschaft. Door Gentse havenkringen werden trouwens steeds meer inspanningen gedaan om de invoer van dwarsliggers naar de haven van Gent (de creosoteerwerf van Wondelgem) af te leiden. August LAROYE, voorzitter van de sectie Handel en Transport van de Handelskamer, eiste dat er een plaats voor de creosoteerwerf moest voorzien worden (13).

Het waren praktisch uitsluitend Duitse schepen die dwarsliggers aanvoerden uit de haven van Dantzig. Uit de tabel lezen we o.m. af dat hin in 1890 ging om 21.550 kubieke meter of nagenoeg 19.400 ton-gewicht. In 1891 echter viel dat terug op 12.907 kubieke meter of ongeveer 11.600 ton-gewicht en in 1892 zelfs tot 5.939 kubieke meter of 5.300 ton-gewicht (1 kubieke meter eik gerekend aan 0,9 ton). Dat hoeft geen zorgen te baren want de invoer van hout over het algemeen schommelt traditioneel gevoelig van jaar tot jaar volgens de conjunctuur. Op 11 februari van hetzelfde jaar 1891 trouwens liep het Duitse ss "Geiserich" binnen met 27.000 dwarsliggers. Met een diepgang van 19 voet 4 duim en een draagvermogen van 2.200 ton moest het natuurlijk in de put gedeeltelijk gelost worden.

5. De Conventie van 1894 - Nieuwe haveninstellingen

Toen in oktober 1894 de definitieve tekst van de conventie tussen de Staat en de stad Oostende over de nieuwe haveninstellingen werd ondertekend, bleef de toekomst van de creosoteerwerf in het ongewisse. Ook de plannen van de Belgische Staatsspoorwegen doorkruisten de belangen van de

creosoteerwerf. Die plannen bestonden erin een rechtstreekse verbinding tot stand te brengen tussen het Zeestation en de spoorlijn naar Brussel ter hoogte van de Conterdamsluis, zonder nog langer te moeten passeren doorheen het station Oostende-stad en over het Van de Sweepplein (nu Ernest Feysplein). Die nieuwe verbinding werd ingereden op 4 november 1896 (14). Meteen werden door de spoorwegen veel terreinen opgeëist langs de afleidingsvaart voor hun installaties. De vaart zelf moest verplaatst worden tussen de brug van de Brugse Poort en de Conterdamsluis, daar waar dat acht jaar tevoren nog niet was gebeurd.

De aanbesteding greep plaats in het Provinciaal Gouvernement te Brugge op 6 november 1897 en de werken werden toegewezen aan de aannemers Eugène DE CLOEDT uit Blankenberge en Hippolyte VAN DE KERCKHOVE uit Wenduine tegen 447.000 frank. De werken moesten beginnen op 1 februari 1898 (15). Vanaf 8 februari werd het scheepsverkeer op de afleidingsvaart voor 4 maanden onderbroken (16). De werkzaamheden vorderden goed. De bedding van de bestaande vaart werd drooggelegd bij middel van 3 stoompompen, terwijl 400 werklieden de nieuwe bedding aan het graven waren, dwars door de creosoteerwerf (17), waardoor de oppervlakte van de werf werd ingekrompen met 2 ha 73a 59 ca, zoals bleek uit een nauwkeurige meting uitgevoerd in 1906 (18). De werken voor de verplaatsing van de afleidingsvaart werden geëindigd in de zomer 1902 en kostten uiteindelijk 520.675 frank, waarvan 504.404 frank door de Staatsspoorwegen moesten betaald worden. Na veel discussies, metingen en hermetingen, bedroeg de oppervlakte van de terreinen, die ten noorden van de verplaatste afleidingsvaart door het Bestuur van Bruggen en Wegen op 25 november 1913 door de Spoorwegen werden overgemaakt 7 ha 98a 90ca 70dm² voor een bedrag van 898.770 frank (19). Toch bleef inmiddels de invoer van dwarsliggers langs Oostende plaats grijpen.

Op maandag 4 september 1905 werden de nieuwe haveninstellingen van Oostende door koning Leopold II ingewijd, nadat 's avonds tevoren om 20 uur de feestelijkheden waren ingezet met het bespelen van de beiaard, het luiden van de klokken van al de kerken en het afschieten van een salvo van 21 kanonschoten (20).

Oostende had nu zijn nieuwe haven, maar de uitrusting ervan met kranen, hangaars, aangepaste terreinen, bleef nog jarenlang in gebreke. Vergeten we niet dat ondertussen ook de havens van Zeebrugge en Brugge in aanleg waren en quasi voltooid. In 1904 immers werd de binnenhaven van Brugge al voor de scheepvaart opengesteld (21).

6. Brugge-Zeebrugge tracht de invoer van dwarsliggers binnen te rijden

De Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZI) lag op vinkenslag om de scheepvaarttrafiek van Oostende af te snoepen. Het eerste schip dat langs de nieuwe zeesluis Demey te Oostende was binnengevaren op 16 juni 1905, was het Engels ss "Dawdon", kapitein WILKINSON, met thuishaven Sunderland, afkomstig van Lovisa met een lading gezaagd hout voor de firma DEBUCK & DEWEERT. Het schip legde aan op het einde van de oostkaai van het vlotdok, tegen de huidige Tweebruggenstraat. Het was eerder een klein schip met een lengte van 234 voet (= 71,30 m), metend 825 registerton, met een diepgang van 17 voet 9 duim (= 5,40 m); Kort daarop, op maandag 19 juni om 20 uur, verscheen op de rede van Oostende het Engels ss "Rosegrove", kapitein PEARMAN, eigendom van de reders WIGHAM RICHARDSON te Londen. Het schip was op 2 juni uit Galatz in Roemenië vertrokken met een lading van 77.832 dwarsliggers. Op dinsdagmorgen om 4 uur, 2 uur nahoogwater, voer het onze haven binnen en ging voor anker in de put. Om 14 uur voer het door de sluis Demey om zijn lading te lossen op de oostkaai van het vlotdok. Het schip was 314 voet = 95,55 m) lang en 46 voet 2 duim (=14,05 m) breed, mat 2.140 netto Moorsomton met een draagvermogen van 4.250 ton; diepgang 23 voet (= 7,00 m) (22).

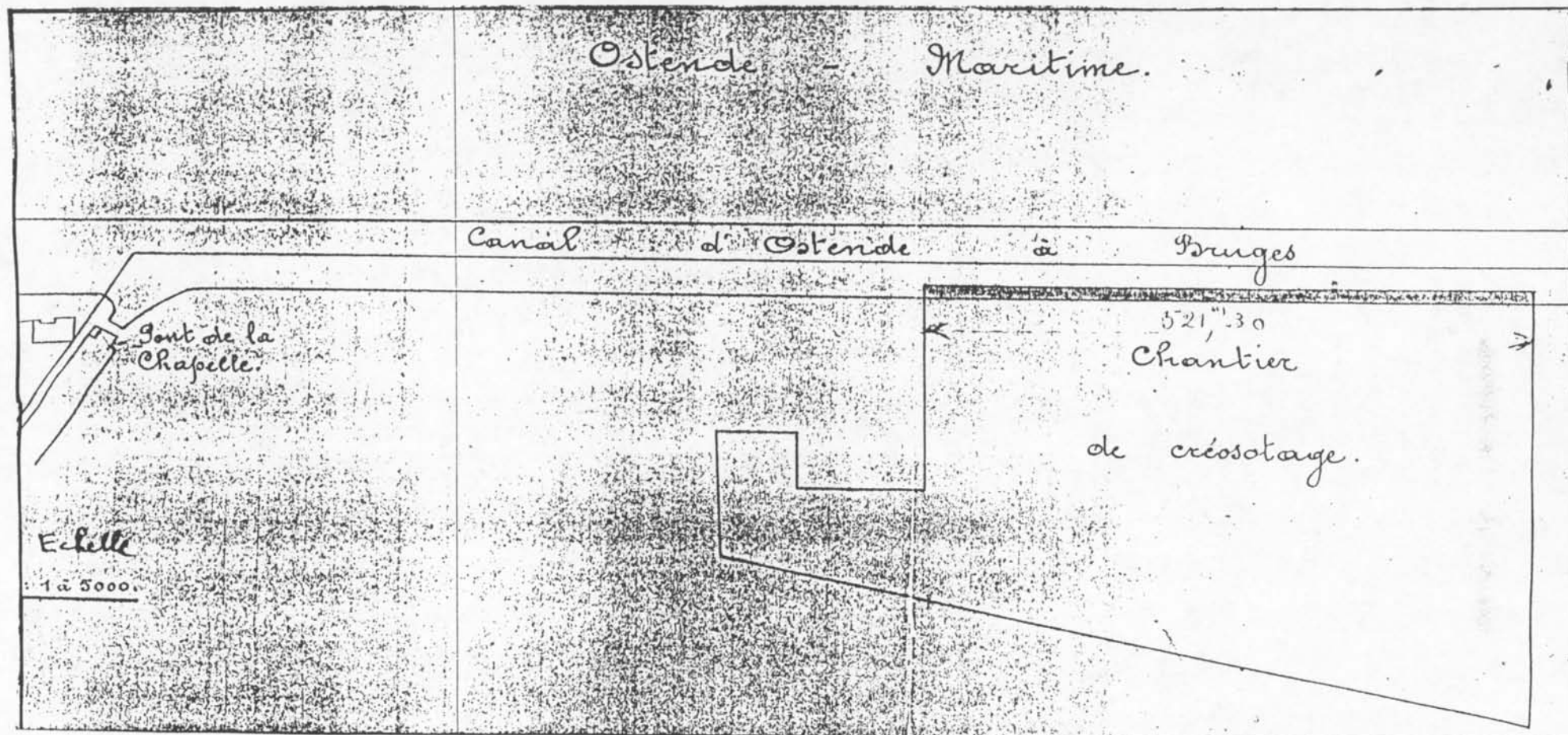
De voorzitter van de Handelskamer August BORGERS verklaarde dat in verband met het ss "Rosegrove" aan de reders een telegram werd gestuurd met de melding dat de haven van Oostende gedurende de maand juni gesloten was voor herstellingswerken. Alles werd ondernomen om te beletten dat dit schip de haven van Oostende zou binnenlopen en om de reders te overhalen het schip langs Zeebrugge naar Brugge te sturen. Zelfs een foutieve rekening van havenkosten, waaruit moest blijken dat deze te Oostende hoger waren dan te Brugge, werd hun voorgelegd. In werkelijkheid echter was het tegendeel waar. Was het een toeval dat het Duitse blad "Frankfurter Zeitung" een artikel publiceerde waarin de loftrampet werd gestoken over de havens van Brugge en Zeebrugge en waarin tegelijk scherpe kritiek werd geleverd op de haven van Oostende ? (23). Een gelijkaardig geval deed zich voor in 1906 met het ss "Mina", waarbij de reder uit dezelfde middens een telegram ontving in gelijkluidende bewoordingen : "We hear on account of recent gale harbour of Ostend closed". Een Duits blad berichtte dat de creosoteerwerken van de Staat te Oostende ontoegankelijk waren wegens overstromingen en dat er geen spoorwegdwarsliggers naar Oostende konden verscheept worden. De voorzitter van de Handelskamer protesteerde eens te meer tegen deze oneerlijke concurrentie waarvan de daders niet ver buiten Oostende te zoeken waren. Geen woord was er waar van al die berichten (24).

Op 20 november 1906 verklaarde de voorzitter van de Handelskamer dat hij door de secretaris Albert BOUCHERY werd ingelicht dat er ernstige stappen werden gezet om de creosoteerwerf voor dwarsliggers van Oostende naar Zeebrugge over te brengen. Hij merkte op dat het hier ging om een belangrijke trafiek voor onze haven (gemiddeld 400.000 stuks per jaar) en om de tewerkstelling van een zestigtal mensen gedurende gans het jaar (25). Na nauwkeurig onderzoek werd beslist op 1 december een brief te sturen naar de minister van Financiën, en Openbare Werken Paul de SMET de NAEYER (26). Daarin werd gepleit voor het behoud van de creosoteerwerf te Oostende. De Staat had immers al in 1903 een uitgestrekt terrein van ca. 16,5 ha verworven langs de vaart naar Brugge. Het zou volstaan dat de minister het definitief bevel gaf tot de overplaatsing. De toenmalige werf werd al een eerste keer verminderd door de verplaatsing van de afleidingsvaart en zou weldra nog eens ingekrompen worden door het optrekken van een fabriek voor het zuiveren van de rioolwaters (Usine d'Epuration, in de volksmond str. . . fabriek). De Handelskamer stelde, dat om aan de nieuwe haven van Brugge trafiek te verschaffen, deze niet mocht afgenomen worden van de bestaande trafiek te Oostende, waartegen geen klachten waren geuit, noch van de Staatsspoorwegen, noch van de bestemmingen van de ladingen, noch van de concessiehouders van de creosotering, noch van de reders of van de kapiteins van de schepen.

7. De nieuwe creosoteerwerf blijft in Oostende

In januari 1908 werd eindelijk gemeld dat de creosoteerwerf van de Staat naar het kanaal van Brugge op het grondgebied van Oostende, oostwaarts van de werkhuizen van Wagons-Lits, zou verplaatst worden. De lengte van het terrein langs de steenweg naar Plassendale zou 500 m bedragen en de afsluiting zou op 8,75 m van de as van de steenweg geplaatst worden (27). Het terrein werd in gereedheid gebracht en tegen de maand november 1908 waren al de sporen er gelegd (28). Half maart 1909 was de oude werf volledig ontruimd en al de dwarsliggers waren overgebracht naar de nieuwe werf (29). De zeeschepen konden er echter niet aanleggen zolang de vaart niet was uitgediept (30). Bij proces-verbaal van 1 april 1909 stond het Bestuur van Bruggen en Wegen aan de Staatsspoorwegen nog een smalle strook van ca. 500 m lengte af langsheen de vaart met 48a 66 ca oppervlakte, zodat de totale oppervlakte van de werf op ca. 17ha werd gebracht (31).

Op een rekwest van de Handelskamer aan de minister, waarin de vrees werd uitgedrukt dat de invoer van dwarsliggers niet langer meer langs Oostende zou gebeuren en dat het bestaan van de creosoteerwerf niet zou verzekerd zijn, antwoordde minister Georges HELLEPUTTE bij brief van 30 april 1909 (32). Het was nooit de bedoeling geweest van zijn departement Zeebrugge te



Plan gevoegd bij het rapport aan de minister van
hoofdingenieur-directeur Van Gansberghe van 18 mei 1907

bevoordelen ten nadele van Oostende. In dat bijzonder geval was de haven van Oostende zelfs gunstiger gelegen dan deze van Zeebrugge en zelfs dan deze van Antwerpen. Het creosoteren gebeurde in de nieuwe installaties in betere omstandigheden dan vroeger. Deze toestand zou nog verbeteren in de nabije toekomst naarmate de verbeteringswerken aan de haven zouden uitgevoerd zijn. Zo schreef de minister.

8. De nieuwe haven zonder uitrusting

Het was de eerste keer dat er vanwege het ministerie zulke gunstige berichten kwamen. Niettemin moest de voorzitter van de Handelskamer nog steeds vaststellen dat, meer dan vier jaar na de openstelling van de nieuwe haven, er nog geen enkele kraan was opgesteld om de schepen te lossen. Die situatie blokkeerde iedere verdere ontwikkeling.

De nieuwe creosoteerinstallaties lieten ook het bewerken toe van telegraafpalen, maar die konden te Oostende niet gelost worden bij gebrek aan havenkranen. De invoer van palen gebeurde langs Zeebrugge naar de binnenhaven van Brugge. Daar werden de palen met kranen op spoorwegwagons geladen en naar de creosoteerwerf te Oostende vervoerd. De toestand te Oostende werd effenaf onduidelijk genoemd. Had men daarvoor zoveel moeten investeren in een nieuwe sluis en in nieuwe dokken ! Dwarsliggers waren blijkbaar beter met primitieve middelen in spoorwegwagons te laden dan de meterslange palen.

Het merendeel van de ladingen dwarsliggers kwam nog steeds uit Dantzig maar ook uit havens aan de Zwarte Zee (33)

Ik vond een paar cijfers (34)

1909	39669 kub. m.	911	26819 kub. m.
1910	24433 kub. m.	912	26799 kub. m.

9. Invoer van telegraafpalen

Het werd december 1911 als de 6 nieuwe elektrische kranen, opgesteld op de westkaai van het vlotdok, in bedrijf konden genomen worden (35). Het gevolg was dat er in het jaar 1912 voor de eerste maal 5.359 kub. m. telefoonpalen langs Oostende werden ingevoerd uit Rusland. Waarschijnlijk gaat het hier om Finland dat vòòr de eerste wereldoorlog, evengoed als de Baltische staten en het grootste deel van Polen, tot het Russische rijk behoorde. Eigenlijk was het de bedoeling dat zowel de dwarsliggers als de telefoonpalen weldra rechtstreeks uit de zeeschepen zouden gelost worden op de vaart, waarvan het gedeelte Slijkens-Plassendale als een industriedok zou ingericht worden. Zo ver is het echter nooit gekomen, zelfs nu nog niet. Half januari 1914 waren de baggerwerken in de vaart uitgevoerd op een diepte van 6 meter, alleen van Slijkens tot aan de weg naar Zandvoorde (36). Dat was de uitvoering van een plan dat al zeven jaar voordien, in juni 1907, door de toenmalige hoofdingenieur-directeur van de Dienst van de Kust VAN GANSBERGHE was uitgewerkt. Bij een waterdiepte van 6 meter was de bodembreedte 31 meter. Met de bedoeling het gedeelte van de vaart Slijkens-Plassendale uit te bouwen als een industriedok, werd toen al overwogen de waterdiepte op 8 meter te brengen, in overeenstemming met de diepte van de stadsdokken. Zonder bijkomende oeverversterkingen zou de bodembreedte dan wel tot 19 meter worden teruggebracht, wat wel te weinig is voor schepen tot 17 meter breedte (37).

In de gemeenteraad van 19 juni 1914 werd de verkoop goedgekeurd van 1ha stadgrond, gelegen langs de vaart en palend aan de werf van het Bestuur van Telegraaf en Telefoon, tegen 40.045

frank. Dat terrein maakte deel uit van een stuk van 9ha 24a 31ca dat de stad Oostende bij akte van 5 juli 1913 verworven had van de Domeinen tegen 330.000 frank (38).

Hoewel in 1912 uitdrukkelijk melding gemaakt werd van de eerste rechtstreekse invoer van palen met zeeschepen langs de haven van Oostende, toch blijkt uit sommige statistische gegevens dat er al eerder kleine hoeveelheden palen werden ingevoerd. Zo noteerden we in 1869 : 70 kub. m. sparren uit Noorwegen en Zweden. Tussen 1895 en 1911 gaat het meestal - weliswaar als de statistieken het aangeven - om slechts enige kubieke meter palen, behalve in 1898 en 1899, met resp. 3.392 kub. m. en 2.370 kub. m., wellicht voor de nieuwe havenwerken. Het buitensporig hoog cijfer van 36.180 kub. m. in 1896 zal wel als een drukfout te interpreteren zijn.

10. De toestand in het interbellum

In maart 1920 verscheen in het Belgisch Staatsblad de stichting van de naamloze vennootschap "Chantiers de Créosotage d'Ostende " (C.C.O). De statuten waren op 24 februari opgesteld voor notaris François Felix VAN CAILLIE te Oostende. Het doel van de vennootschap was het creosoteren van hout en het uitoefenen van alle aanverwante bedrijvigheden. Oscar MESEURE, nijveraar, wonend Hendrik Serruyslaan 70, en Hector DE VRIESE, apotheker en schepen van Financiën van de stad, wonend Wapenplein 15 te Oostende, brachten in de maatschappij het contract in dat zij met de Staat gesloten hadden op 24 december 1919, waarbij ze zich verbonden hadden alle telegraafpalen te creosoteren gedurende een periode van 10 jaar.

Het kapitaal werd vastgesteld op 300.000 frank. MESEURE en DE VRIESE hadden daarin respectievelijk een aandeel van 40.000 frank en van 20.000 frank. De grootste aandeelhouder was de Antwerpse industrieel Joseph COLLIN met 75.000 frank. Van de acht overige aandeelhouders woonden er vier te Brussel, één te Egem, de broer van de schepen, brouwer Arthur DE VRIESE (inbreng 5.000 frank), en drie te Oostende waaronder de geneesheer Firmin PLEYN, Karel Janssenslaan 37, met 30.000 frank. De buitengewone algemene vergadering, gehouden op de stichtingsdag, besliste onmiddellijk het kapitaal op 1 miljoen frank te brengen. Hector DE VRIESE werd voorzitter van de Raad van Beheer.

De duur van de maatschappij werd bepaald op 12 jaar eindigend op 31 december 1931. De jaarlijkse algemene vergadering zou voor het eerst plaats hebben op de eerste dinsdag van maart 1921 te Oostende op de maatschappelijke zetel in het gebouw van de havenkapiteinsdienst (39).

De maatschappij vroeg aan de stad 2,5 ha grond te pachten voor de duur van 20jaar, gelegen langs de vaart, voor het opstarten van een fabriek voor het creosoteren van hout en het stoken van steenkoolteer. De Commissie voor Handel en Nijverheid van de stad daarover geraadpleegd, stelde in de gemeenteraad van 23 augustus 1921 voor de verpachting toe te staan tegen 0,30 frank per vierkante meter en per jaar. Bij het verstrijken van de pacht zou de maatschappij de grond kunnen aankopen tegen 7,50 frank per vierkante meter als de toestand van de vaart onveranderd was gebleven, of tegen 10 frank per vierkante meter als de vaart zou uitgediept zijn en de oevers voorzien van aanlegplaatsen. Na allerlei besprekingen werd beslist de zaak opnieuw door de bevoegde commissie te laten onderzoeken (40). De commissie stelde, na rijp overleg, aan de gemeenteraad voor de opgegeven pachtvoorwaarden te behouden, zonder mogelijkheid tot aankoop op het einde van de pacht. In zitting van 13 september 1921 stemde de gemeenteraad ermee in de 2,5 ha te verpachten tegen 0,30 frank per vierkante meter en per jaar voor de duur van 20 jaar (41).

De maatschappij bleef aandringen op een voorkeursregeling voor de aankoop van de grond bij het vervallen van de pacht. De Verenigde Commissies van Handel en Nijverheid en van Financiën gaven opnieuw een negatief advies en de gemeenteraad van 7 februari 1922 volgde dat advies (42).

Op de buitengewone algemene vergadering van 7 november 1923 werd al beslist de maatschappelijke zetel over te brengen naar de Koningstraat 248 te Sint-Joost-ten-Node (43). Nog dezelfde maand, op 29 november 1923, werd een nieuwe buitengewone algemene vergadering bijeengeroepen voor notaris Emile EVERAERT te Brussel (44). Alle Oostendenaars, behalve Oscar MESEURE, verdwenen uit de Raad van Beheer. Vanaf 1927 was de vennootschap volledig in handen van enkele personen uit het Oost-Vlaamse Zele : Louis DE SMEDT, Eugène BURM, Leonard WALRAVE en van Frans GIPS uit Den Haag. De zetel van de vennootschap was sinds 1925 opnieuw het gebouw van de havenkapiteinsdienst te Oostende. Daar het bestaan van de vennootschap een einde nam op 31 december 1931, werd op 15 oktober 1931 een buitengewone algemene vergadering belegd bij notaris Jean DE WYNTER, Kerkstraat 43 te Oostende. Daarop werd beslist de werking van de vennootschap nog gedurende 30 jaar verder te zetten (45). In de jaren dertig zien we benevens Frans GIPS nog zijn broer Gerard uit Den Haag en Gustave WILFORD uit Antwerpen in de Raad van Beheer verschijnen (46).

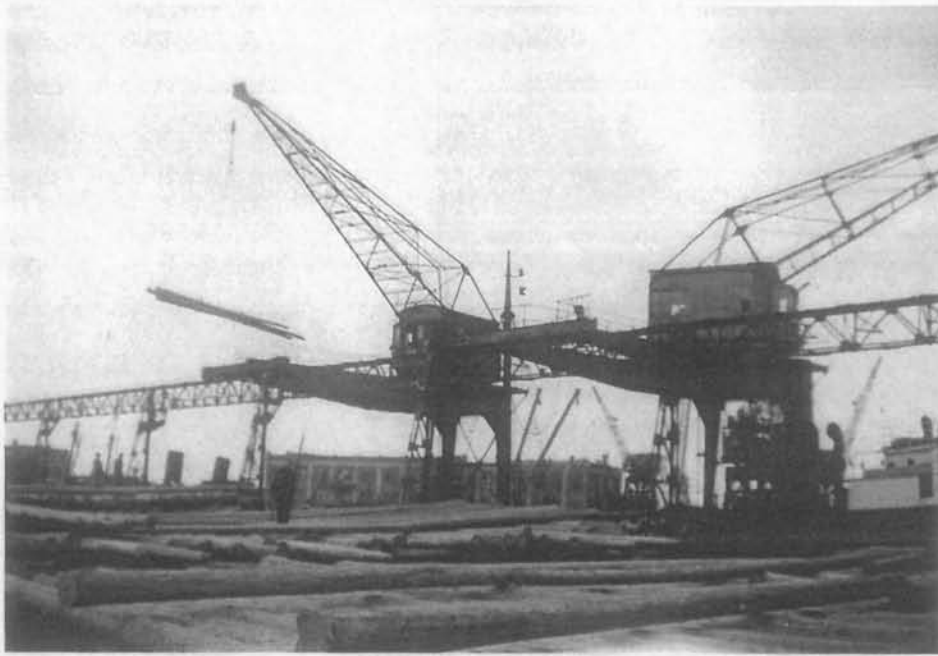
Tussen 1919 en 1934 gaven de Oostendse havenstatistieken alleen de rubriek "hout" aan met het aantal schepen en hun Belgische nettotonnemaat, zonder onderscheid te maken tussen gezaagd hout, mijnhout, dwarsliggers of palen. Wel geeft het jaarverslag van de Handelskamer over het jaar 1921 aan dat er op het einde van dat jaar opnieuw telefoonpalen werden ingevoerd uit Finland zoals dat in 1912 het geval was geweest. Het lossen aan de creosoteerwerf op de vaart naar Brugge was nog steeds niet mogelijk (47).

Vanaf 1934 werd er wel onderscheid gemaakt in de statistieken en in dat jaar noteerden we 28 schepen met gezaagd hout, 1 met mijnhout, 4 met dwarsliggers en 3 met telefoonpalen. In 1935 is er geen mijnhout meer te bespeuren, wel nog 2 schepen met dwarsliggers en 4 met palen. Na 1935 blijven, buiten gezaagd hout, alleen nog de palen over : 2 schepen in 1936 en ook in 1937, 11 in 1938, 7 in 1939.

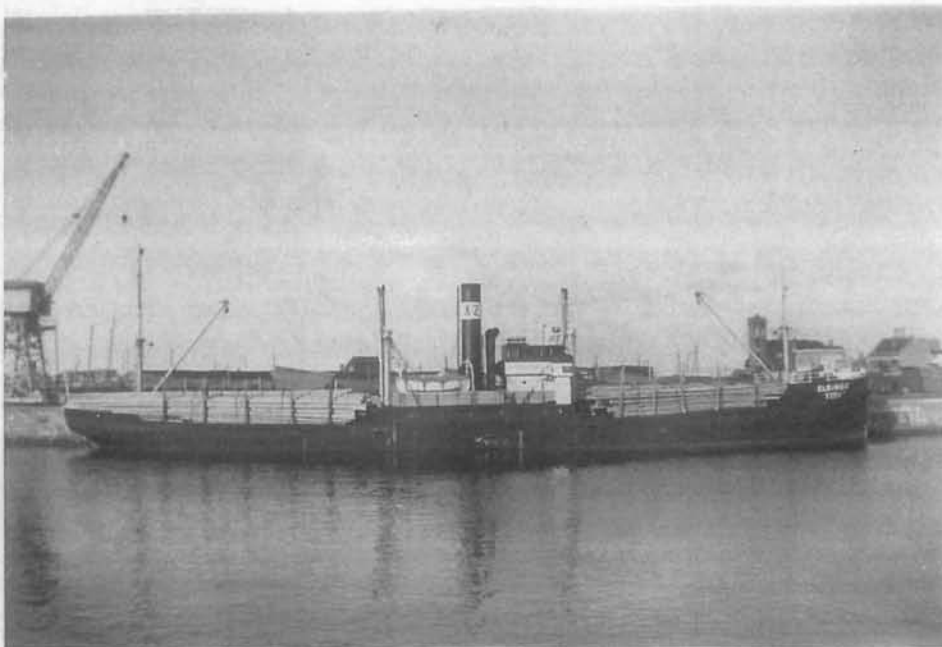
Voor de periode 1921-1925 schijnt belangrijk geweest te zijn voor de invoer van dwarsliggers en/of telegraafpalen. Dat zal wel in verband te brengen zijn met de noodzakelijke vernieuwing van de spoorweguitrusting na de oorlog 1914-1918. In januari 1924 berichtte de plaatselijke pers dat er vòòr 1824 één miljoen dwarsliggers langs Oostende zouden ingevoerd worden (48) Of het zo een vaart liep heb ik niet kunnen uitmaken. In elk geval liepen vele hoofdzakelijk Duitse schepen, allen afkomstig van Dantzig, dat toen een vrijstad was onder het toezicht van een commissaris van de Volkenbond, onze haven binnen. We stipten o.m. aan de Duitse stoomschepen "Wilhelm Oelsner" en "Hilda", maar ook het schip "F.H. Reynold" dat op 25 mei 1924 Oostende binnenvoer onder de vlag van de Vrijstad Dantzig. Merkwaardig in die periode was het aanleggen van de Duitse zeelichters "Irmgard", "D.W.701" en "Mimi" - deze laatste op sleep door de Duitse sleepboot "Tiger" met thuishaven Hamburg - die geladen was met dwarsliggers en/of palen hier toe kwamen (49). De "Mimi" werd hier nog een tweede keer binnengesleept in het najaar 1924. Nog verscheidene andere Duitse stoomschepen o.m. de "Brünhilde" en de "Franz Haubuss" (thuishaven Stettin) deden toen onze haven aan (50).

Niettegenstaande de schijnbare belangstelling voor Oostende, lekte het toch uit dat de Staatsspoorwegen plannen koesterden om de creosoteerwerf op te doeken (51). Feit is dat de werf bleef bestaan maar van langsom minder diende voor het creosoteren van dwarsliggers ten gunste van Wondelgem.

De werf bleef in de jaren twintig ook niet gespaard van stakingen. De uitbating maakte winsten en de arbeiders gingen op 19 augustus 1926 in staking voor loonsverhoging (52). De winst over het jaar 1926 bedroeg netto 321.843 frank (53). Over het jaar 1933 was de winst 273.574 fank (54).

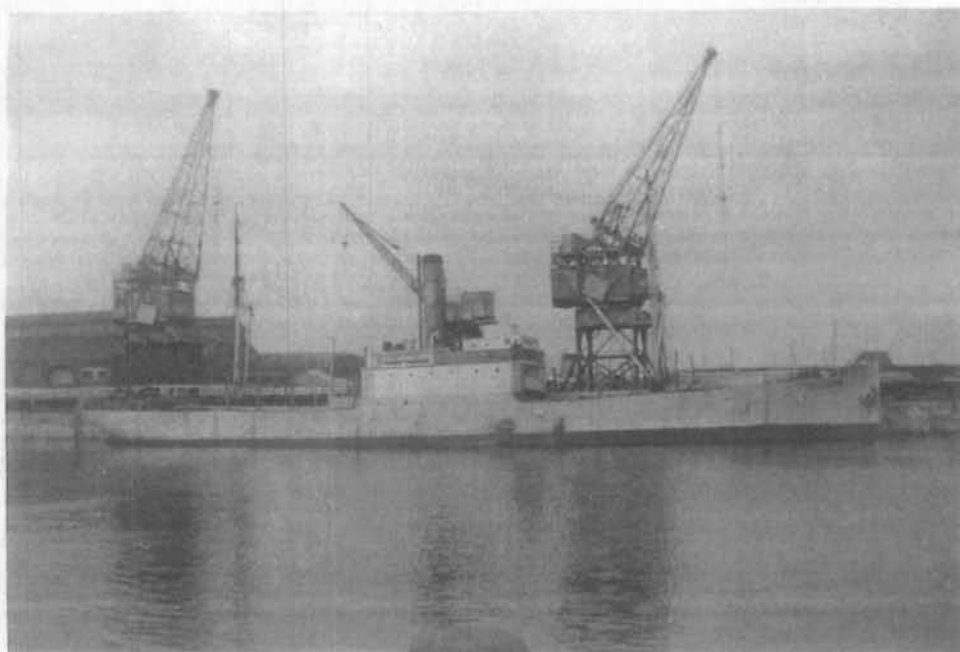


31 AUGUSTUS 1946 Westkaai vlotdok tussen hangaars 1 en 3. Twee portaalkranen aan het werk bij het lossen van telegraafpalen uit het Zweedse ss GUNNY met thuishaven VÄSTERVIK

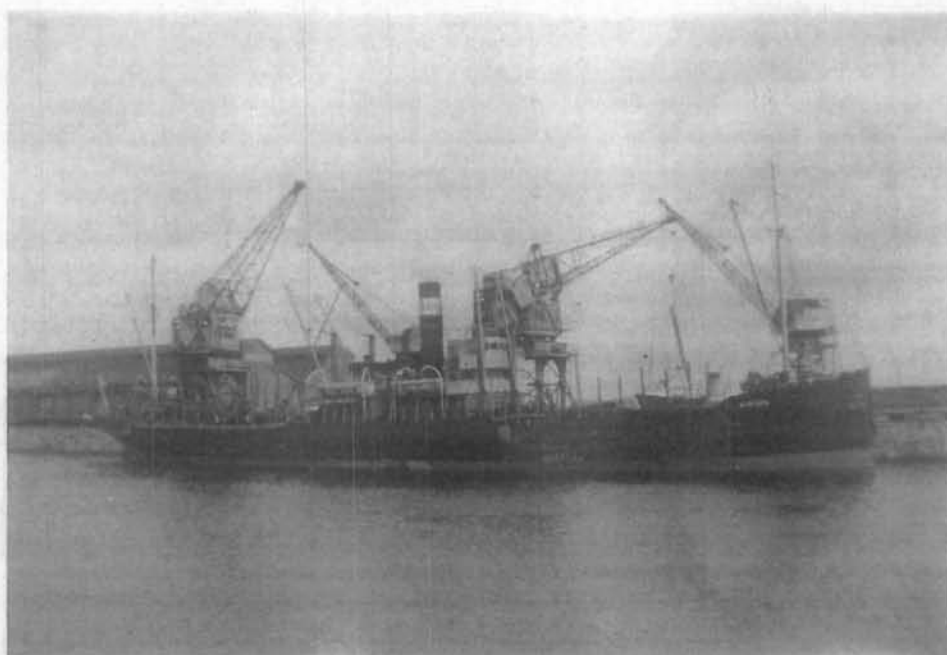


14 AUGUSTUS 1948 - Het Duits ss ELBING II (thuishaven LÜBECK - rederij A. ZEDLER) is binnengevaren met een volle lading telegraafpalen uit SÖDERTELP. Oostkaai vlotdok

foto's R. Vancraeynest



23 AUGUSTUS 1948 - Het Zweeds ss. ELLINOR (thuishaven STOCKHOLM) (112 BRT) van de Salenline lost een lading palen uit Zweden op de oostkaai van het vlotdok zuidwaarts van hangaar 6. Bemerkt de platte spoorwegwagons geladen met palen op de kaai.



01 SEPTEMBER 1948 - Uit het Fins ss. AIRISTO (thuishaven TURKU) worden palen gelost uit HAMINA. Oostkaai van het vlotdok zuidwaarts van hangaar 6

foto's R. Vancraeynest

11. De tijd na Wereldoorlog II

Na W.O. II kwamen vanaf het tweede halfjaar 1946 regelmatig schepen binnen, veelal met een gemengde lading palen en dwarsliggers. Weldra echter, vanaf 1948, bestond de invoer nog alleen uit palen. Het was één van de eerste trafieken, na de invoer van gezaagd hout, die hernamen na het vrij geven van de haven door het Britse leger. Wellicht het eerste stoomschip dat te Oostende aanlegde met palen en dwarliggers op 31 augustus 1946 was het Zweeds ss "Gunny" (thuishaven Västerвик). De palen werden gelost met twee halfportaalkranen van 2 ton en op elkaar gestapeld in roostervormige lagen op het open plein op de westkaai van het vlotdok, tussen hangaars 1 en 3. Deze werkwijze was eerder uitzonderlijk. Doorgaans werden de palen direct gelost op lange platte spoorwegwagons en vervoerd naar het vormingsstation Oostende-Zeehaven om van daar naar de talrijke spoorvertakkingen gesleept te worden op het terrein van de creosoteerwerf. De westkaai van het vlotdok werd weldra meestal verlaten ten gunste van de oostkaai. Daar werden de bewegingen van de wagons niet gehinderd door de werkzaamheden van de Cockerillboten, die voor laad- en losoperaties aanlegden aan hangaar 3. Behalve enkele Finse schepen zoals de "Laila Nurminen" (juni 1947), de "Satakunta" (juli 1947), de "Airisto" (september 1948), waren het vooral Zweedse schepen die voor het vervoer ter zee instonden. Daarom vermeld ik toch nog even het Zweedse stoomschip "Greth" (thuishaven Stockholm) omdat het verscheidene ladingen palen naar Oostende bracht. Toen in mei 1948 de Duitse vlag weer in de Oostendse haven verscheen, werden de Scandinavische vlaggen in de houtvaart stilaan verdrongen door de Duitse vlag. Op 14 augustus 1948 voer het Duitse ss "Elbing II" met een volle lading palen onze haven binnen afkomstig van Södertelp. Het schip droeg naast de naam nog het nummer dat door de geallieerde overheden was toegekend. Weldra zouden het feitelijk alleen nog Duitse en Nederlandse schepen zijn die palen aanvoerden. De havens van herkomst waren hoofdzakelijk Gefle, Hamina en Stugsund (55).

Het lossen van palen was niet zonder gevaren voor de dokwerkers. Bundels van twee of drie palen die aan de haak van de kraan hingen konden gevaarlijk uitzwenken, en als de lading op de wagon werd gelegd, was het oppassen geblazen als de kraan de kettingen er van onder doortrok.

Hieronder volgen de cijfers volgens de Oostendse havenstatistieken.

Jaar	Aantal	Lading in ton = 1000 kg	Jaar	Aantal	Lading in ton = 1000 kg
1951	33	---	1960	6	2541
1952	27	---	1961	5	3100
1953	6	---	1962	3	1631
1954	4	2751	1963	3	1389
1955	3	1954	1964	3	1569
1956	8	6995	1965	3	1523
1957	13	10006	1966	3	922
1958	8	3816	1967	2	30
1959	3	925	1968	5	2455

Na W.O. II bleven de familie WALRAVE samen met Frans KESTENS, ook uit Zele, en Gustave WILFORD uit Antwerpen de maatschappij besturen.

Op het einde van de jaren vijftig begonnen de zaken minder goed te gaan. Over het jaar 1956 werd er nog winst gemaakt (56), maar in 1959 en 1960 werden serieuze verliezen geleden (57). Op 29 december 1958 werd voor notaris Antoine COLS te Antwerpen een buitengewone algemene vergadering bijeengeroepen (58). Het kapitaal werd verhoogd en de verhoging werd onderschreven door Paulus HERMANS uit Amersfoort die, zoals later bleek, handelde in naam van de N.V. Gips Houtbewerking uit Den Haag, dezelfde namen die al opdoken in de jaen 1925-1940. Daar de

termijn van het bestaan van de vennootschap ging verstrijken, werd er weer een buitengewone algemene vergadering belegd op 5 oktober 1961 voor notaris Robert COOL te Zele. Op die vergadering werd door de aandeelhouders beslist de duur van de vennootschap nogmaals met dertig jaar te verlengen (59).

In de volgende jaren ging het nu wat beter; in 1964 was er weer winst (60). Wat kon verwacht worden gebeurde dan ook : op 11 december 1969 werd op de buitengewone algemene vergadering, gehouden te Zele voor notaris Robert COOL, beslist de zetel van de vennootschap, die intussen al te Oostende op het Prinses Clementinaplein was gevestigd, over te brengen naar de Stationsstraat 14 te Zele. De benaming zou voortaan luiden "Creosoteerwerven te Oostende, C.C.O.", naamloze vennootschap te Zele, in het Frans "Chantiers de Créosotage d'Ostende, société anonyme à Zele" (61).

De jaren zeventig verliepen met wisselend succes. De invoer van palen werd van langsom schaarser en doofde tenslotte volledig uit. Er werden immers minder houten palen aangewend. Onze haven moest het weer stellen met een verlies aan trafiek en onze streek met een nieuw verlies aan arbeidersplaatsen.

De firma was ondertussen stilaan volledig in handen gekomen van de B.V.B.A. Zeelse Houthandel, Stationsstraat 14 te Zele. Deze besliste, in een proces-verbaal opgesteld door notaris Jean Pierre COOL te Zele, op 23 september 1987, als enige aandeelhouders in de N.V. Cresoteerwerven te Oostende, deze laatste te ontbinden (62).

-
- (1) L'Echo d'Ostende, 8 maart 1891.
 - (2) LAMALLE Ulysse, Histoire des Chemins de fer belges, p. 39-40.
 - (3) Ibidem, p. 55-57.
 - (4) Zie noot 1.
 - (5) 1 load = 50 Engelse kubieke voet = 1,42 kubieke meter.
 - (6) Bulletin van de Handelskamer. Boekjaar 1872, p. 30.
 - (7) Alexis SYMON kwam als ingenieur van Bruggen en Wegen in Oostende toe in 1865. In 1877 werd hij overgeplaatst naar Brussel. Hij overleed als inspecteur van Bruggen en Wegen te Brussel en werd er begraven op 7 februari 1885, pas 51 jaar oud (L'Echo d'Ostende van 8 februari 1885).
 - (8) Bulletin communal 1876. Gemeenteraad van 27 juni 1876, p. 72-77.
 - (9) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Bundel nr. 244. Haven van Oostende 1880-1888.
 - (10) De hier vermelde cijfers komen uit het Bulletin van de Handelskamer van Oostende, voor zover de rubriek "eik" bij de houtinvoer werd gespecificeerd. Bij een tweede publicatie konden de cijfers soms lichtelijk verschillen.
 - (11) L'Echo d'Ostende, 8 januari 1888.
 - (12) L'Echo d'Ostende, 28 februari 1889.
 - (13) Bulletin van de Handelskamer. Boekjaar 1891, p. 421-422, p. 431-439.
 - (14) L'Echo d'Ostende, 1 en 3 november 1896.
 - (15) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Haven van Oostende, bundel nr. 819.
L'Echo d'Ostende, 9 november 1897.
 - (16) L'Echo d'Ostende, 6 februari 1898.
 - (17) L'Echo d'Ostende, 3 maart 1898.
 - (18) Zie noot 15.

- (19) Zie noot 15.
- (20) L'Echo d'Ostende, 31 augustus 1905, 7 september 1905.
- (21) VAN DAMME Pierre. De Haven van Brugge, p. 29.
- (22) Le Carillon, 20 en 22 juni 1905.
L'Echo d'Ostende, 20 juni 1905.
- (23) Bulletin van de Handelskamer. Boekjaar 1905, p. 220-221.
- (24) Bulletin van de Handelskamer. Boekjaar 1906, p. 75.
- (25) Idem, p. 331.
- (26) Idem, p. 347-348.
- (27) Le Carillon, 30 januari 1908.
- (28) Le Carillon, 21-22 november 1908, 13-14 februari 1909.
- (29) Le Carillon, 25 maart 1909.
- (30) Bulletin van de Handelskamer. Boekjaar 1909, p. 29-30.
- (31) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Haven van Oostende, bundel nr. 818.
- (32) Bulletin van de Handelskamer. Boekjaar 1909, p. 192
- (33) Bulletin van de Handelskamer. Boekjaar 1910, p. 162
- (34) Bulletin van de Handelskamer. Boekjaar 1911, p. 36. Boekjaar 1913, p. 45.
- (35) Le Carillon, 6 februari 1912.
- (36) L'Echo d'Ostende, 24-25 januari 1914.
- (37) Zie noot 31.
- (38) Bulletin van de Handelskamer. Boekjaar 1914, p. 513.
- (39) Bijlagen Belgisch Staatsblad van 18 maart 1920, akten nr. 2497-2498.
- (40) Bulletin Communal 1921. Gemeenteraad van 23 augustus 1921, p.691-696.
- (41) Ibidem. Gemeenteraad van 13 september 1921, p. 761-768.
- (42) Bulletin Communal 1922. Gemeenteraad van 7 februari 1922, p. 39.
- (43) Bijlagen Belgisch Staatsblad van 21 november 1923, akte nr. 11821.
- (44) Bijlagen Belgisch Staatsblad van 22 december 1923, akte nr. 12853.
- (45) Bijlagen Belgisch Staatsblad van 28 oktober 1931, akte nr. 14564.
- (46) Bijlagen Belgisch Staatsblad 1933, nr. 2616; 1935, nr. 3534, nr. 11876; 1937, nr. 3082; 1939, nr. 2952.
- (47) Jaarverslag van de Handelskamer over het jaar 1921 in : Le Carillon van 24 juni 1922.
- (48) Le Carillon, 22 januari 1922.
- (49) Le Carillon, 31 mei 1924, 29-30 juni 1924.
- (50) Le Carillon, 15 november 1924.
- (51) Le Carillon, 2-5 mei 1924.
- (52) Le Carillon, 21 augustus 1926.
- (53) Bijlagen Belgisch Staatsblad 1927, akte nr. 2485.
- (54) Bijlagen Belgisch Staatsblad van 23 maart 1933; akte nr. 2616.
- (55) Deze inlichtingen zijn geput uit persoonlijke notities ter plaatse opgetekend.
- (56) Bijlagen Belgisch Staatsblad van 14 maart 1957, akte nr. 4138.
- (57) Bijlagen Belgisch Staatsblad van 15 maart 1961, akte nr. 4598.
- (58) Bijlagen Belgisch Staatsblad van 15 januari 1959, akte nr. 946.
- (59) Bijlagen Belgisch Staatsblad van 16 oktober 1961, akte nr. 28204.
- (60) Bijlagen Belgisch Staatsblad van 12 maart 1965, akte nr. 4702.
- (61) Bijlagen Belgisch Staatsblad van 29 december 1969, akte nr. 3075-11.
- (62) Bijlagen Belgisch Staatsblad van 15 oktober 1987, akte nr. 871015-119.